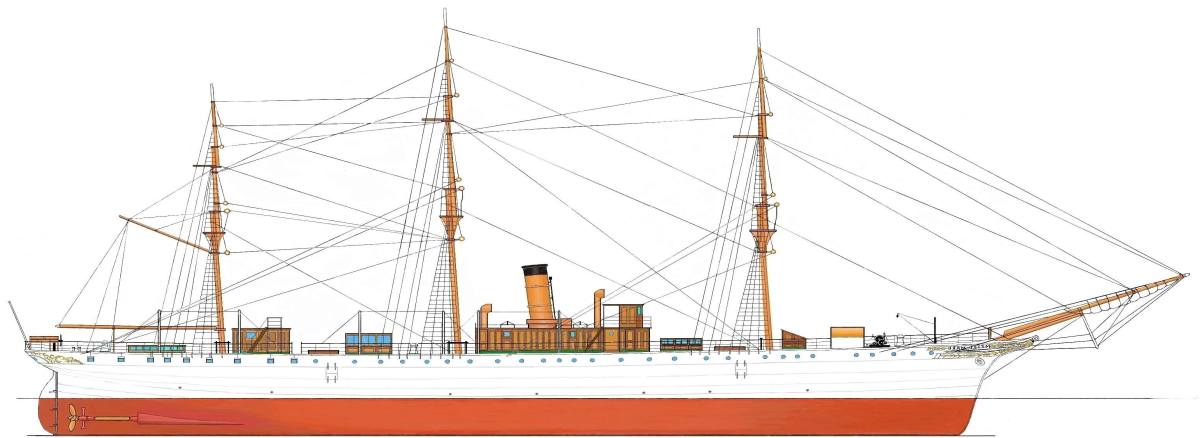


Ocean

海洋塾機関誌第27号



日本海洋塾のURL



Ocean記載のURL

令和6年4月16日

特定非営利活動法人 **日本海洋塾**

日本海洋塾は、世界を結ぶ海と船を、広く皆様に伝える活動により、海洋立国意識の拡充を目指しています。



§ 令和5年度の事業概要及び令和6年度の活動計画について §

日本海洋塾理事長 都築雅彦

年度替りとなりましたので、令和5年度の活動概況と6年度の計画をお知らせ致します。

令和5年度の事業の概要報告

- 1、組織状況：会員の構成に大きな変化はなく正会員24人、一般個人会員21人、一般団体会員1社（江東区観光協会）となっています。役員は理事長都築雅彦、副理事長尾身衛男、理事佐田昌弘、理事澤間譲治、監事松崎光男で執行してきましたが、令和6年1月31日付けで理事佐田昌弘氏から岩本勝美氏に交代しました。期中の活動に関しては、毎月2回の役員会（活動状況の連絡調整等）によって対応し、5月22日には総会を開催し、これに沿った運営を行ってきました。

- 2、事業活動：従来とほぼ同様の活動となりましたが、新たな活動として「木場公園」での「江東区民まつり」に参加しました。

①機関誌の発行

活動状況の報告、会員の意見表明の場として年3回発行してきております

②明治丸の保守業務

毎週月曜日の定例作業です。上甲板室構造材に、変形、罅割れなどの劣化により、雨水が木材内部に浸透して腐朽が進み、軟腐状態になっている部分が出てきています。このため、定期的な状況点検により損傷部の早期発見と浸水防止、防腐剤の注入などの応急処置を施すようにしています。

通常の船内整備として、壁面や真鍮などの美化と維持を重点に実施してきました。

③広報活動

学園祭に「航海計器の歴史」と題して講演会を実施しました。

明治丸の存在を一般の人たちに広めるため、10月に江東区主催の「区民まつり」、11月には江東区観光協会主催の「湾岸まつり」に参加。明治丸模型、パネル、物販などで広報活動に参加したところ子供たちに好評で、継続していくこととしております。

④物販

明治丸の定例公開日には、海洋会ボランティアクラブのガイド当番者の協力を得て、明治丸チャイナ、明治丸缶バッジなどを来観者に販売していますが、学園祭、海の日 イベントでの販売が伸びており、秋のイベント参加分と合わ

せると5年度は相当数の売り上げとなりました。缶バッジは2代目を作製、販売しています。

3、令和5年度収支状況

NPO法人決算として取りまとめ中ですので、収支状況概要を下記に掲載します。

経常収益		経常費用（概算）	
①会費、寄付金	120,000	人件費	290,000
①明治丸保守	900,000	地代家賃	150,000
③物品販売	250,000	交通費、通信費	210,000
		手数料等管理費	330,000
経常収益計	1,270,000	経常費用計	980,000
		経常増減	290,000
		支払い法人税	70,000
		正味財産増	220,000

令和6年度活動計画について

今年度も従来の活動を継続しながら、機会を見て各事業の拡大をめざすこととします。

- 1、機関紙 Ocean の発行、ホームページの充実：（海事思想の啓発事業） 会員からの投稿を得て年3回発行していますが、会員の意見表明の場でもあることから、投稿者を増やす方策が必要と考えます。
- 2、明治丸保守業務：（文化財の整備保全事業）
重要文化財明治丸は、船体劣化状況の点検確認を実施し、不具合部分については、大学へ報告し、今後の修繕工事に資するようにします。
- 3、大学事務局、海洋会ボランティアクラブとの連携活動
明治丸海事ミュージアム全般の、展示環境を改善していきたい。またミュージアムグッズの円滑な販売実務ができるよう、支援協調することとします。
- 4、外部団体イベントへの参画
江東区観光協会、江東区 NPO 法人協議会と交流することで、活動対象領域を広め、近隣の市民にもこれを広げていきたい。
- 5、収支予測
事業の大勢が前年と同じような形を考えています。

外部団体との交流で、明治丸の存在が周辺区民にあまり知られていないことが感じられ、当塾活動を更に広げる必要があると思われませんが、限られたマンパワーでは自ずと限度があり、苦慮しているところです。 会員諸氏からのご意見などをお待ちしております。

以 上

§ 最近「驚いた」こと §

正会員 佐藤勝二郎

「世の中は三日見ぬ間の桜かな」という言葉があるように、いろいろなことの進歩と変化が急速であり、ボケーと生きてると「チコちゃんに叱られる」ばかりでなく、生きていけなくなるのではないかと思う昨今であります。

最近、自分の身近周辺で起きた「驚き」をいくつか、ご披露してみたいと思います。

1. 女性の活躍

小生は大学時代にカッター部に所属してカッターを漕いでいたが、昨年のカッター部OBOG会に参加して驚いたのは、昨年の第67回全日本カッター競技大会に参加したクルーの艇長と艇指揮が女性部員との話を聞いてびっくりした。さらにびっくりしたのは、この大会に出場した日大のクルーの中に女性の漕ぎ手がいたということだ。

調べてみると、第66回大会も女子の艇長と艇指揮で準優勝（2位）しているのだ。

今時の学校では、男性選手ばかりの運動部でも女子マネージャーが存在していることや、OBOG会報で海洋大・海洋工学部のカッター部員の紹介ページには女子の艇指揮・艇長が存在していたのは承知していたが、まさか男子に交じり全日本大会に出場しているとは、戦中生まれの昭和時代卒業のOBにはびっくりなのである。

女性の外務大臣や海上自衛隊の女性海将（旧中将位）が最近話題となったが、時代が確実に変わってきているのが分かる。



<東京海洋大学海洋工学部 カッター部がポンドから練習に出て行く>

2. キャッシュレス決済

自動車運転免許証の更新には、年齢70歳から74歳までの人は高齢者講習を受けねばならず、75歳以上は先に認知機能検査を受け、次に高齢者講習を受講しなければならない。

前回までは検査手数料（¥1050）、講習手数料（¥6450）、更新手数料（¥2550）、交通

安全協会費（¥1500）はその場で現金支払いであったが、それから3年を経た今回は、キャッシュレス決済のみとなり、「クレジットカード」「電子マネー」「コード決済」の何れかの方法だけとなった。

小生は「電子マネー・Suica」を用いたが、スマホを機械にかざし「コード決済（PayPay等）」を行った人がいたのには驚いた。この後、街中を見渡せばキャッシュレス決済が至るところで行われていることに気づき、自分が遅れていることに気づいて愕然としている。

3. 運転免許証更新に関わる検査

認知機能検査は前回までは、一室に受検者を集めて検査員の指示に従い「手掛かり再生（イラストの記憶16項目）」「時間の見当識」の答えを紙に書く方式であったが、今回は検査場の到着順にタブレットが与えられ席につき、タブレットに書かれた指示どおりに答える方式であった。

手掛かり再生は、タブレットに表示された16枚のイラストを覚えておいて、次に指示された数字をチェックする作業をしてから、先に見たイラストが何であったかを思い出して、タブレットに記述する方式である。事前に練習していたので自信满满で書いていたら、途中で検査終了の表示が出て認知機能検査は合格と判定され終了となった。

帰り際に検査員から、この「手掛かり再生」の検査中の成績が良いと最後まで行かないで、合格と判定するので100点満点は無く、時計の絵を描く「時間の見当識」の検査は不要と判断し、認知機能検査は合格と認定されると聞いた。

3年も経過すると検査方法がタブレットを用いる方式に進化しているのには驚いたが、「手掛かり再生」の検査のイラストは、認知機能検査が始まってから同じものが使われており、今時見かけることが出来ない、四つ足のブラウン管テレビが描かれているのであるが、これは進歩しておらず、お年寄りに適応したイラストと云えるのだろうか。

4. 白内障の治療

先日、大学の同期会の帰りに同じ方向に帰る友人が電車の車内で、スマホでシンガポールにおける女子ゴルフの試合の結果を、老眼鏡をかけずに見ていた。スマホの画面を眼鏡無しで見えるのかと聞いたところ、白内障の手術をしてから新聞も老眼鏡無しで読めるようになり、ゴルフもドライバーで打ったボールの行方がはっきり見えるようになったと云うのには驚いた。

小生は、12月に人間ドックを受け【眼底検査の結果、右眼・左眼に白内障の所見が認められますので、精密検査を受けてください】との要精密検査の指導を受けた。

1月に専門眼科で、目の健康診断を受け白内障や緑内障その他の異常はないとの診断を受けたうえ、老眼鏡の度数調整し買い替えたのに、何か損をしたような気がするのである。

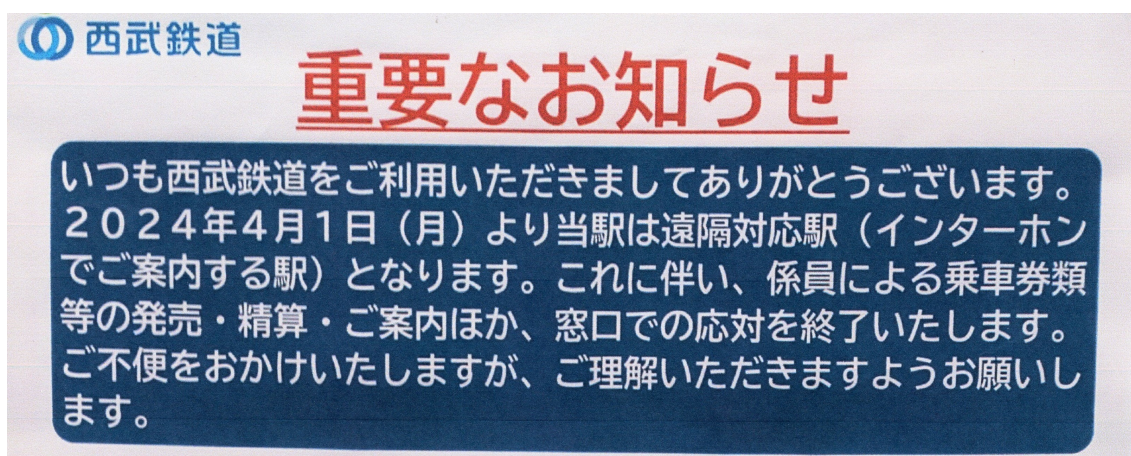
5. 利用駅が無人化される

小生は昭和 53 年に現在地に家を新築して 40 年以上暮らしている。移転してきた当時は新住民が増えて、小学校が新設されたが、住民の高齢化が進み、児童が少なくなり小学校が統合され消滅する危機に陥ったが、最近では若い人も増え児童も増えて来たので、小学校はまだ存続している。

小生が現役会社員の時には、自宅から東京の虎ノ門の会社までドア to ドア 2 時間で通勤していた。電車は西武池袋線・仏子（ぶし）駅と地下鉄有楽町線・神谷町駅を利用していた。住んでいる住宅団地は加治丘陵の南面にあるので、朝は丘陵の北側の坂道を歩いて下って行き、夕方は昇って帰ってくるのであった。

また昭和 58 年に駅の北口に、西武鉄道が開発した、駅から離れた大型住宅団地「西武ぶしニュータウン」迄バス路線が開設され、利用者は確実に増えていたはずである。昭和 59 年には南口が開設され、駅から外れた跨線橋を渡る苦勞が無くなった。

この仏子駅の令和 4 年度の一日平均乗降人員は 8,963 人であるが、該当駅のポスター掲示と、鉄道会社の 2 月 29 日の HP の片隅に『2024 年 4 月 1 日（月）より、池袋線の武蔵藤沢駅から高麗駅間（入間市・飯能駅除く）の各駅において、駅係員による遠隔対応駅（インターホンでご案内する駅）へと体制を変更します』との広報だけで、利用駅が無人駅になってしまうので驚いた。



<該当駅に掲示されたポスターの一部>

4 月 1 日から西武池袋線（池袋～吾野）では 6 駅が無人化するが、調べてみれば、西武秩父線（吾野～西武秩父）では 1 年前には 5 駅が無人化しており、都内でも鉄道駅の無人駅は多数あり、増えているのが分かったのでこれも驚くことでは無かったようである。

駅の無人化は、トラブルが発生した場合に直ちに対応できないので、安全とサービスの低下であるのは間違いないと思う。

今後も「驚き」に出会うことになると思うが、「春風駘蕩」「泰然自若」が長生きの秘訣ではないかと思うのである。

§ 帆船幻想 第2部 魅かれる文学作品、航海記を巡って §

正会員 中島隆博

これまで筆者好みの主として航海術を舞台としている書物から帆走を幻想してきたが、今回は魅せられた文学作品について触れたい。筆者が多くを感じ繰り返し再読している部分を引用・ご紹介させていただきます。以下お気に召せばご一読下さい。

ハドリアヌス帝の回想 (マルグリット・ユルスナール著 多田美津子訳 白水社)

ハドリアヌス帝はローマ五賢帝の一人である。ローマ帝国がシーザー以来築いてきたライン川・ドナウ川防衛線によって安定・繁栄を誇ってきたが、やがて衰退の兆しが見え隠れするも北はライン川とブリテン島北部の長壁を結ぶ線、東はユーフラテイス河、南はアフリカ地中海沿岸・ナイル流域、西は、スペイン半島に至るまでの史上初の広大な領土を治めてた。(帝位 紀元 117 年～138 年)

これまで「軍」によってローマは繁栄を築いてきたが、これをハドリアヌスは自ら慣れ親しんだ旅を通じて「ギリシャとその芸術」に変えてた。そして長いユダヤとの戦いに勝利した。ユダヤの街一千弱、兵士ユダヤ軍50万人、ローマ側も6万余の兵士失う、大惨劇となった戦いを終えて、ローマでの凱旋式のため数年ぶりに帰国の途に就く。

この時、既に老いと病が彼を包み込み、さらにはエジプトまで帯同してきた愛する美少年(ディオティムス)を死で失い、まさに心身ボロボロに身でローマ艦隊の大型帆船(軍船)にて、幾多の思い出残る東地中海を巡り帰国の途に着いた。この、帝がその最後の航海での思いをつづった文章である。

“ユダヤ国が地図から抹消され私の命によってパレスティナと名をとった。この戦争の四年間に、五十の堡壘、九百以上町村が略奪をほしいままにされ、滅ぼされた。敵は六十万近い男を失った。戦闘、風土病的熱病、流行的悪疫、わが軍から九万近い兵士を奪った。”

”友人たちは、一見(私の)かくも完全な回復ぶりに驚いており、この病が戦争の年月の疲労からきたものに過ぎず、もう再発はしないと信じたがっていたが、私は別な風に判断していた。ビティニアの森の老松のことをわたしは考えた——それは、木こりが通りすがり切れ込みを入れて印をつけておき、次の季節に切り倒しにくるのである。欠くべからざる存在となったケレルとガラダのディオティムスとを伴っていた。

ディオティムスはシドンでめぐりあった奴隷の生れのギリシャ人で、美男あった。

帰途は多島海を通り、わたしは疑いもなくこれが今生の見おさめとなるであろうが、紺碧の海にとびはねる海豚を見守った。もうこのときは予兆を読み取ろうなどと思わず

に、渡り鳥の長い整然たる飛翔をながめた。鳥たちはときおり船の甲板に親しげにとまって翼をやすめた。人間の皮膚のうへの塩と日光のにおい、そこに住みたくするような、そしてそこに立ち寄りぬことがあらかじめわかっているような島々の乳香と松の香りを、わたしは存分に吸い込んだ。“

そして、極めつけが次の一節である。

“夕暮れには船尾に横になって、紫の天幕のかけでわたしは彼（ディオティムス）が彼の国の詩人たちを読むのを聞いた、人生の悲劇的な不確かを述べる詩句や、また鳩やバラの冠や、口づけされた唇について語る詩行を、どれも、一様に夜がかき消してしまうまで。しめった息吹きが海から立ち上がり、星はひとつづつ、きまった場所へと上がっていった。風に傾いた船は、またひとすじの朱の帯のぼやけているく西方へと進みつつあった。燐光を放つ水脈が船のうしろに伸び、じきに波の黒いうねりに隠れた。わたしは自分にいった—ローマでわたしを待っているたいせつな用事がふたつある、ひとつはわたしの後継者をえらぶこと、これは全帝国の関心事ある。もうひとつはわたしの死、これは自分しかかわりがないことだ、と。”

天と海と帆船が織りなす何と甘美な時間であろうか。水平線に沈む太陽、そしマストとセールの合間から、姿を現す全天をうめつくすの星々の輝き、船尾の燐光輝く航跡が、今も目を閉ざせば、鮮やかに浮かび上がる。原文はフランス語で格調高かつ情緒豊かに語られているのであろうが、この日本語訳も流麗で心地よい。仏語で読んでみたいが、残念ながら筆者は第二外国語でかすったのみで残念至極。

ハドリアヌスの帝国は、北はライン河以南・英国はハドリアヌス防壁以南、南は地中海に面する北アフリカ全域、東西はポルトガルからユーフラテイスまで統治していた。今でいう超大国であったこの広大な支配地を3回にわたり視察・巡航している。その皇帝の人生最後の航海と、我らの実習生が羽ばたく初の遠洋航海とでは、いわば真逆の航海であったが、天、海、風とセールとが一体となる帆船セーリングの素晴らしさに違いはなかったと幻想する。

斯くも甘美に言葉を綴ったユルスナールであるが、彼女が帆船航海を経験したか見当たらない。彼女は今のベルギー・オランダにまたがるフランダースの貴族の家系出身であり、父親から仏、ラテン、ギリシャ語など個人教授を受け、古典の素養を身に着けた。本作により、内外の絶賛をうけフランスの名高いフェミナ賞受賞。情勢初のアカデミー・フランセーズ会員となった。1987年米国東岸の小島で死去。

彼女に帆船航海の記録は見当たらない。唯一記録に残る“航海”は彼女がナチスの迫害を逃れるためフランス/米国間の汽船によるナチスからの亡命航海を含め大西洋横

断3回の航海のみと考えられる。一方、年譜を見ると、地中海地方（仏、伊、希臘、トルコなど地中海、エーゲ海、アドリア海、トルコ沿岸など）を度々それも長期にわたって滞在している。おそらくこの間に、地元漁民・船員と交流して、各地で海、帆船、海・気象についての知識を得ていたであろうことは想像に難くないし、また機会をとらえて実際帆走を楽しんでいたのではないだろうか。

本著は著者円熟期の最高傑作と称賛されているが本著以外にも名高い作品は多く、また三島由紀夫・川端康成作品、源氏などわが国古典にも造詣が深くそれらのオマージュ的な作品も発表している。日仏協会の招きで来日しており、同協会での講演記録も残されておりラテン・ギリシャ文学者からみた日本文学論的な思索も示され興味深い。欧州の海に関する文学はギリシャ神話が源流であろうし、奥が深い。一方我が国の海との本格的な係わり合いは江戸以降であろうし、彼我を比較することは野暮というべきか。

ユルスナールの一節は、今や遠くに過ぎ去った帆船実習の思い出を彷彿とさせてくれる名文と思う。おそらく年を重ねてボケても海と風と空を感じたいとき、本著を手にすることは間違いない。就中、文中の“星はひとつづつ しまった場所へ上がっていった”には泣かされる。まるで彼女が天測歴をそして天文航海を知っていたか如く感じさせる。機会あらば、全文をご一読賜りたく。

やがて小生老いて後、海、帆船、そして満天の星月夜を帝のような心境で見上げるようになれるのか、自信はないものの、斯くありたいと願うのは我のみであろうか。

イタリアからイタリアへ（内田洋子 著 朝日新聞出版）

次にイタリアにて20年以上の長き同地に暮らしてきた著者のエッセイから紹介したい。彼女が何と小型木製ヨットに6年も暮らす中、イタリアの海と帆船に馴染んで生まれた作品である。ご存知の方も多いたと思いますが、彼女は東京外語イタリア語科卒業の後、イタリアに長期にわたり滞在し現地画像・情報を海外のメディアなどに提供していた。その合間に思いついたようにイタリア各地の島々で古い木造船で暮らし（最長6年も）、現地セーラーを雇い一緒に生活し、そして時折セーリングにでた。女性の身でかかる年月をそれも熟練のシーマンとヨット船上で過ごした話を、初めて目にしました。

以下、帆船に乗った経験がなければ描けない情景が続きます。

“ひどく年季の入った二本柱の木造帆船で一年じゅう海上というわけにはいかなかった。毎年晩秋になると船を陸に引き上げ風を入れ、ひと冬かけて、船体の奥までたっぷり沁み込んだ湿気と塩を抜かなければならなかったからである。……船齢は六十年余り。真鍮製のいくつかの部品除いてすべて木製だった、材質は、水に

強いアフリカ製マホガニー。赤みがかった木で覆われた船内は代々の船主たちから念入りに磨かれて、ぼってりとした温もりがあった。木が外界の雑音を吸い込みしんとし、船腹にいと自分が海の上にいることをしばしば忘れた。鼻をつく重油の臭いに混じって、ウッドオイルの甘い匂いと塩の香りがかすかに漂う。老いた懐に抱かれて嗅ぐ、船の匂い。

ミシミシと老体を軋ませながら、皆の見守るなか、船は少しづつ海に入っていく。

.....

ずっと他人の船を造り続けていた名工が、余生を過ごす場所として、最初で最後、自分のために手がけた一艘だったと聞いた。“

.....

“行くと必ずその船を見に行った。ニス剥げ落ち、羽目のあちこちが反り返り、塗料もすっかり褪せていたがそれでも船軀には落ち着いた風格と気品が満ち、優雅な老婦人のように見えた。朽ち果てる前の毅然とした佇まいは、美しい終焉の手本に思えた。“

.....

“やがて私は海ではなく、その船を見るために出かけるようになった。行けば会える。見るとほっとして嬉しく、また会いたくなる。旧い友人のようだった。夏を間近に控えたある日、これ以上陸に上げたままにしておくとう傷みが進んで二度と海に戻せなくなる、と地元の人から聞いた。大切な友人の余命を知るようで胸が詰まり、止むに止まらない気持ちになった。「引く受けてくれるのなら」と提示された価格は、小型車一台にも満たない額だった。ことの重大さと自分の浅慮に気付いたのは船を浜から海に入れる段になってからのことである。“

.....

“船主になったというのに、私は船舶免許すら持って持っていなかった。

.....

手を貸してくれることとなった熟年の友人三人は、それぞれ長い船歴を持っていた。もともとは住んでいる町も異なる、見知らぬもの同士だったのが、同じ港にそれぞれ船を持ち係留したり、出入りするうちに、仲良くなったらしい。

.....

夏が終わる日暮れどきになると、揃って松林までやってきては老船を熱心に見ていたの、そのうち私も彼らと言葉を交わすようになったのだった。

.....

浜で馴染んだ船がとうとう海に戻る、と聞きつけて、地元の人が大勢、見送りにやってきた。闇雲に甲板を行ったり来たりしては、浜に集まった人たちに向かって声をかけた。手を振ったりした。

「おい」 それまで無言だった船長が低く言った。船首と船尾に立つ二人は揃って、私を目で押さえつけてくる。そこ、と船長は顎で軽くしゃくり、「海に出るまでは座つ

ていなさい」と命じた。“

…… こうして著者とエイブルシーマンとの航海は始まるがその展開についてはネタバレになるので、ご興味あれば本編をお読み下さい。帆船好きにはたまらないシーンが続きます。シーマン男3人との駆け出し女性セーラー兼船主のお話を楽しめます。渋い展開なので映画にはなりそうもありませんが……。

おそらく、このような話は地中海ではその辺にごろごろしているのでしょうし、この海を巡るセーラー話もおそらく星の少数ほどあり尽きることはないでしょう。まさに地中海恐るべし。

砂漠に行くものたち (ユルスナールの靴 所蔵 須賀敦子著 河出文庫)

(申し訳ありませんが舞台は帆船にあらず今はなき貨客船です。横浜・ジュノバ間航海の欧州航路貨客船(NYKか)の40日間の航海です。その長期航海に準じてご容赦下さい。)

お気づきのごとくこれまでのところ、すべて女性作家の著作です。思うに男性作家の作品で描かれる船・航海記録文学、航海の背景・その目的と結果など足跡を追うこと多し。一方女性作家は航海を記録するとかその成果等などさほど関心なく目を向けず、ただただ航海途中、前後の筆者の心情・思いを書き記しているからではないか。

須賀敦子の航海は40日間の欧州定期航路船の旅であった。大学卒業したての欧州留学にむけ横浜/ジュノバ間の航海の心情を語ったもので、地球半周の旅、シンガポール、インド、紅海から初めての地中海を目にして不安と期待が交錯する思いが素直につづられている。そこに帆船/汽船の差があるとは思えないので、紹介させて頂いた次第です。

往時の欧州定期船上の有様がつづられ、興味深い。例えば毎食同席する気位高く航海遅延の可能性を毎度語る船長、他の乗客(大学教授2名の他1名と作者の4名)への厳しい点描が笑えて楽しめる。

“1953年の七月一日、颶風が去ったばかりの神戸港を出てジェノワにつくまでの四十日の船旅の日々を、海と空しかない素漠にかこまれて、到着の日を待つことだけに精力を使い果たしていた。航海を愉しむ余裕はなかった。

貨物が主で客はほんの付録にすぎなかったから貨客船と呼ばれたその小さな船をささえる五十人あまりのクルーは、ほとんど戦争の海をわたった人たちだった。慇懃だが無愛想な船長が<本社>と呼ぶ、次第に遠ざかっていくケシ粒のような島国の一点から刻々無線で届く指示に操れられて、船はおぼつかげにヨーロッパを目ざしていた。名ばかりの乗客は、イギリスに行く中年の大学教授二人と、パリに留学する若い画家が一人、そしておなじパリが目的地だが、途中、知人が迎えに出てくれるジェノワで下船す

る予定の私の四人、それに船長をふくむ六人の上級船員というのが、毎日、変りばえのしない食卓で顔をあわせる相手だった。“

.....

“つぎつぎにアジアの港をまわって積み荷を下ろす、それを待つまのあいだの時間をみはからって、四人の船客はあたふたと町の見物に出かけた。だが、買い物するための金などあるはずもなかったし、どの土地に行っても太平洋戦争を仕掛けた側として気まずさばかりで、見物もそこそこに船に戻ってくる。

.....

“ただでさえ暑いポート・スウェテンハムからアデンまでのインド洋を2週間でよこぎりということが、どれほど忍耐が試されることなのか、経験のない船客には、全く想像はつかなかった。きょうは何海里進みました、と告げられてもひたすら青いだけの海に目盛りがあるわけでもなし、乗客の精神の平衡は、吹きガラスの風船玉のように、ほんの小さな抑揚や身振りであっけなく砕け散った。エンジンの音も震動もない固い地面のうえを歩くととはどんなことだったかをそろそろわすれかけたころ、船はアラビア海に入り、アデンの港についた。“

.....

“アデンの街でははじめて見るアラブの男たちのあからさまな視線が肌をさした。早く、一分でも早くヨーロッパに着きたい、それだけを一方的に希い続けていた私にとっては、じぶんをとりまいている異形の人々も、これまで聞いたことのない音楽や嗅いだとこともない香辛料の匂い、ひたすらうっとうしいだけで興味ををそるものではなかった。“

.....

“いよいよスエズだった。ここを越しさえすれば、後は地中海がひらける。”

.....

“そしてついに地中海。朝早くベッドを降りて服を着ると、私は軽い夏靴はいて舳先に近い甲板に立った。初めて見る「西洋」の海はその朝も、ねっとり青くうねっていた。
“

.....

“その青の水面を、するどい船の舳がつぎつぎとめくれあげると、いちめんにはばらを撒いた白い花のようなしぶきが飛び散る。その白は、またたくまに地の青に溶け込んでしまうのだが、まるでそのことをおしむように、今度は水面いくつもの白い輪を描いて、夕暮れ、もっと遊んでいたいのに呼ばれて家に帰る子供のつぶやきに似た小さな光の粒を、青のあちこちに残していった。”

.....

“非ヨーロッパ世界最後寄港地エジプトのアレキサンドリアには、長い植民地の歴史のせいなのかそれまで通ってきたアジアやアフリカのどの都市も異なった、華やいだ空気たちこめていた。

.....

連れの乗客うちふたりは、どちらも東京の著名大学の英文科教授だった。

.....

閉ざされた航海の無聊に倦みはてていた男たちは、多分、街角に佇む女たちに卑屈な笑いを返すのに夢中、彼らは博識を私に伝えるどころではなかったのだ。馬車の大きな車輪が石畳にこだまするのを聞いただけで、私は船に戻った。”

.....

”あしたはジュノワに入港するという日の夜だった。イタリア本土とシチリア島をへだてるメッシーナ海峡を船が抜けるとき、大きくはない町の明かりが、乾いた八月の空気のなかで手をのばせばとどきそうなところに黄色くまたたくのが見えた。メッシーナ、私はあたらしく覚えたかきのやさしい音を、なんども口のなかでくりかえした。こうやって、あこがれつづけた大切なものに、じぶんは一瞬、一瞬近づいて行く。今思えばカラブリア沖あたりをゆっくり航行していた船の甲板で、私は、あやうい蠟燭の炎のように揺らぎつづける。じぶん自身の暗いたよりなさを、刻々離れてゆく街の明かりと見くらべていた。”

.....

“私は甲板を離れ、船室に戻った。気持ちがうわずって、字が目の中で躍った。航海中つけていた日記を記す気にもならない。白い夏靴をはいたまま、私はベッドにからだを投げ出して、広々とした船室の天井を眺めた。この船とも、心あることは一つも話し合えなかった同乗者たちとも、あと一日もしないうちに分かれることになる。

どれほどのあいだ、私はそうやっていたのか。だれかがドア叩いた。甲板に出てごらん下さい。ストロンボリ火山が火を噴いてますよ。上級船員なかでは一番元気な船医の声だった。

.....

ふたたび火を噴くのを私は待ちわびた。炎が高く立ち上ると、こんどはすべてが闇に沈むのを待った。パリに行くことも、翌日はジェノワに入港することも忘れて、私はこの小さな島に心を奪われていた。”

.....

“ストロンボリがオデュッセウスに風の革袋をくれた王の名、アイオロスのイタリア訛りだということを知ったのは、二十年もあとのことだった。”

如何でしょうか。作者はわれら中老年男性に冷たい視線を送ったりして、思わずギクッとなりますが、うら若き女性がパリ留学のため女一人で40日間の船上暮らし耐え、厳しいパリの留学の不安に苛まれる本航海中の彼女の姿は痛々しいばかりです。今の至れり尽くせりの大型クルーズ船での航海とは対極の世界だったでしょう。

“舳先が海を切り裂き、飛び散る水滴が輪のように拡がる情景を子供が遊ぶがごとく”

と描けるのは女性ならではの感性だと思います。男の航海記にはあり得ない美しくその一瞬をよくぞ切り取ったと感嘆するばかりです。ただただ美しい。

須賀敦子の多くのエッセイは筆者がもっとも心惹かれる作品群です。出張、旅行に欠かしたことはありません。今も折に触れ再読を繰り返しています。惜しむらくは長年温めていた長編小説の構成を遺稿として昇天しました。時に1997年、70歳。時は無情なり。

彼女は航海中の不安通りにパリでの学業に疲れ切り、冬裏寒いパリを離れ太陽の光輝く、ローマへ移動しイタリア各地を訪れつつ学業を終えた後、ミラノで鉄道員の息子であったイタリア人の詩人と結婚した。ミラノの鉄道員の家に義母と暮らす中、イタリア文学の日本への紹介、また逆に日本の古典・現代文学（川端、三島など多数）のイタリア語訳に努めるも、夫の早逝に伴い一人日本に帰国し、大学院講師など務める傍ら多くの著作をものにして大輪開花つながった。

思うに彼女の人生最初かつ最大の航海の最後にみたストロンボリ火山が守護神となり彼女をイタリアに引き寄せ、その後の日伊での活躍と多くの著作を残させた、固く信じてこの稿を閉じたい。

また会う日まで（池澤夏樹 著 朝日新聞出版）

さても女性ものが続いた。男性ものがないか。

男性作家は記録文学が多く、例えば吉田満著 名著“戦艦大和の最後”など傑作が多い。沖縄に行く都度携行した。その都度記録文学の傑作ではないかと感無量。

特に航海実習、練習航に触れた文章がないか、本を漁った。漸くこの作品に出会えた。池澤夏樹氏が亡き大伯父である秋吉利雄海軍少将への追慕の念、想いに耐え難く、書き上げた新作である（朝日新聞にも一時長期連載されていた）。ようやくここに帝国海軍軍艦の“練習航海”を記す記録に出会えた。ただし帆船ではなく、海軍軍艦であり、その目的もシーマン育成にあらず、戦う海軍士官育成の練習航海であったが……。

秋吉は海軍兵学校を経て任官し、海軍大学校、東京帝大に進んだ変わり者である。専攻は天文学であった。さらには、当時珍しいクリスチャンの海軍軍人であった。大正4年江田島を卒業し、南太平洋、アジアへの初めての練習航海にでる。練習艦“阿蘇”に乗艦し、天測、砲術、運用などの訓練に加えて、最大の責務は”任官後部下となる兵、下士官の業務の体験”であった。練習航海は香港、サイゴン、シンガポールに寄港し、赤道祭りを祝う。バリ島をぬけインド洋に入る。その後豪州フリーマントル、メルボルン、ホバート（タスマニア島）、シドニー、からラバウル、トウラク島を経て4か月ぶりに横須賀に帰投した。振り返れば寄港地の殆どが来るべき太平洋戦争敵国の港湾

また激戦地であった。

その後、中尉に昇進し2回目の練習航海にでる。初回より3年を経ていた。練習艦”浅間“による練習航海最初に寄港地は何とサンフランシスコ!”咸臨丸”と同様であった。20日間ひたすら航海し太平洋の呆れるばかり広さを知る。第1回練習航海との大きな違いは寄港先で現地招待者との会食・正餐を英語でこなすことだったとある。

練習艦隊司令官は中将鈴木貫太郎であった。”浅間”艦上にて、同司令官は“太平洋は太平の海にして神がトレードのためにお置かれたもので、これを軍事輸送に使用すれば日米両国は天罰うけるだろう”と訓示していた。

時を経て昭和20年、海軍大将(海軍士官は終身官)となった鈴木が、首相となりポツダム宣言を受諾しわが国を終戦に導いた。天皇、陸海軍軍人からの信望厚く鈴木首相無くして、終戦能わずといわれていた。少なくともわが国は多くの戦死者、民間人死亡、引揚者の苦難、占領される一方海外植民地喪失と天罰を受けたことは当たっていた。秋吉は生涯、かかる鈴木貫太郎を敬愛することやまなかった。

終戦後の昭和22年秋吉が病床に臥し昇天を前にしても、なお練習航海時の鈴木司令官の言を語り、生涯を通じ同司令官の警咳に触れたことを誇りとしていたという。

”浅間“はロスアンゼルス(米海軍全艦艇の少なくとも1年間分の重油を地下貯蔵)、サンディエゴ(米国西岸最大の基地)、アカプルコ、パナマ運河を見学した後、ハワイ真珠湾、トラック、ラバウル、サイパンに寄港して横須賀に帰投した。四か月の長い旅であった。今振り返れば2回目の練習航海はいわば来るべき太平洋戦争の相手国、主な海戦の舞台の实地教育航海となっていたとも云えようか。

(出典 ”また会う日まで“ 池澤夏樹 著 朝日新聞出版)

これにて練習航海、航海の項を終え筆を擱く予定であった。ところが、である。

この長編を読み続けていくと、止まらない。止められない。何と、また本稿のメインテーマの一つである航海術・天測に本書が偶々触れていたのである。それも、秋吉の人生の一部としてそして終着点として・・・。

事の起こりは、秋吉が天文学を専攻していたことに始まる。秋吉は兵学校卒業時ハンモックナンバーは百十七名中、十六位であった。がしかし、海上勤務が続き日曜参拝ができない問題を抱える。聖ペトロに導かれ神の前に立つとき、海軍正装を着用していない筈と悩む。さらに5年間の艦上勤務を経て陸に上がり海軍大学校に進学し航海術をそして理論面をさらに極めるため東大大学院に進学する。このころチヨと結婚する。チヨは小倉高等女学校首席卒業、女子師範を経て小学校教員となった。海軍大尉となるが東京帝大に学ぶが芝白金三光教会の信徒のままこれらの共有をめざす。その後天文学アイシュタインのようは理論物理ではなく古風なニュートン物理を極め、古風ながら水路部に行き、天測結果を速やかに緯度・経度に換算するための天測歴の整備を使

命とする。常に艦船が天測歴を信頼するように彼は聖書を信頼していた。やがて時を経て、太平洋戦争に突入する。

敗戦間近の昭和19年、秋吉は、築地にある海軍水路部第一部部長、第二部長を兼務の要職にあったが、B29による東京初空襲あり海軍中枢機関の疎開が始まる。東京初空襲の目標は都下武蔵野町中島飛行機であった。近くに日本無線、測距儀作成の光学工場などが密集していた。

いわばわが国の継戦能力維持のための最重要地区である三鷹市に隣接している立教高等女学高（現立教女学院）が候補に挙げられた。米軍をしてまさか中島飛行機工場の隣町に海軍重要拠点である天測歴作成所をおく筈なしと錯覚させる、いわば逆張りの発想で立教高等女学高に決定した。

以後の顛末については稿を改めて紹介させていただくことにして、今回の文学作品の中の帆船航海とその幻想についてはこれにて筆をおきます。ここまでお付き合い頂き深謝申し上げます。

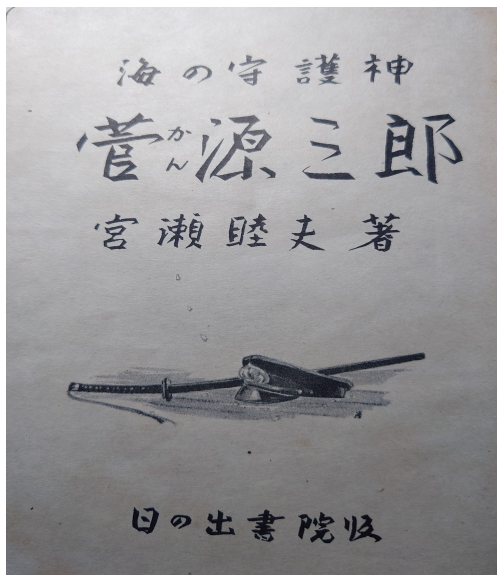
§ 武士道の体現者『菅船長』の事績 §

正会員 澤間讓治

思えば筆者が東京商船大学入学の際、初めて撮った写真が『菅船長』の石像の前でのそれであった。菅船長の事績についての概略はその時知った訳ではあるが、約半世紀を経て、日本海洋塾のお手伝いをする事になり、機会がある度に氏の事績を説明して来たが、残念ながら肝心の現役学生諸君の間には殆どその事績が知られていない。

昨今の政治家や企業人の不祥事&無責任さ（自己保身に走る様）を見るにつけ、菅船長もその一人である明治人の『事に処しての責任感の強さ』を思わずにはいられない。

写真の書籍は昭和19年発行の宮瀬睦夫著『海の守護神 菅源三郎』であるが、当該著書を手掛かりに、本号以降に菅船長の生涯を記述し、尊崇すべき大先輩の事績の記録としたい。



武士道とは

本編に入る前に、表題に『武士道の体現者』と記したが、そもそも『武士道とは何ぞや』について若干触れておきたい。巷間よく言われるのは『葉隠（山本常朝による口述）』に書かれた『武士道というは死ぬ事と見付けたり』の文言だ。『葉隠』を読めば了解されるが、葉隠で言う武士道は何も死ぬことを奨励している訳ではなく、武士の日常の心得を事細かく述べているだけであり、言わんとするところは『日常的に死の覚悟を持つ事により、武士としての本分を全うする事が出来る』と言う事である。

『武士道』を今でいう比較文化論的にその全体像を描いて、その本義を世界的に知らしめたのは新渡戸稲造著『BUSHIDO』（英語で書かれている）であるが、その第1章に武

士道のエッセンスを簡潔にまとめた文章があるので、以下に当該文章を掲げておきたい。

A Sinico-Japanese word Buke or Bushi (Fighting Knights) was also adopted in common use. They were a privileged class, and must originally have been a rough breed who made fighting their vocation. This class was naturally recruited, in a long period of constant warfare, from the manliest and the most adventurous, and all the while the process of elimination went on, the timid and the feeble being sorted out, and only "a rude race, all masculine, with brutish Strength," to borrow Emerson's phrase, surviving to form families and the ranks of the samurai. Coming to profess great honor and great privileges, and soundly great responsibilities, they soon felt the need of a common standard of behavior, especially as they were always on a belligerent footing and belonged to different clans. Just as physicians limit competition among themselves by professional courtesy, just as lawyers sit in courts of honor in cases of violated etiquette; so much also warriors possess some resort for final judgement on their misdemeanors.

Fair play in fight! What fertile germs of morality lie in this primitive sense of savagery and childhood. Is it not the root of all military and civic virtue? We smile (as if we had outgrown it!) at the boyish desire of the small Britisher, Tom Brown, "to leave behind him the name of fellow who never bullied a little boy or turned his back on a big one." And yet, who does not know that this desire is the corner-stone on which moral structures of mighty dimensions can be reared? May I not go even so far as to say that the gentlest and most peace-loving of religions endorses this aspiration? The desire of Tom is the basis on which the greatness of England is largely built, and it will not take us long to discover that Bushido does not stand on a lesser pedestal. If fighting in itself, be it offensive or defensive, is, as Quakers rightly testify, brutal and wrong, we can still say with Lessing, "We know from what failings our virtue springs.

"Sneaks" and "cowards" are epithets of the worst opprobrium to healthy, simple natures. Childhood begins life with these notions, and knighthood also; but, as life grows larger and its relations many-sided, the early faith seeks sanction from higher authority and more rational sources for its own justification, satisfaction, and development. If military systems had operated alone, without higher moral support, how far short of chivalry would the ideal of knighthood have fallen! In Europe, Christianity interpreted with concessions convenient to

chivalry, infused it nevertheless with spiritual data. "Religion, war, and glory were the three souls of a perfect Christian knight," says Lamartine. In Japan there were several sources of Bushido.

【以上を Google 翻訳を併用し、私が意識した日本語訳が以下】

漢語の「武家」または「武士」(ファイティング・ナイツ)も一般的に使われるようになった。彼らは特権階級であり、もともとは戦いを天職とする荒くれ者だったに違いない。この階級は、長い間絶え間なく続いた戦いの中で、最も男らしく、最も冒険的な者から自然に選り出され、その間に淘汰が進み、臆病な者や気弱な者が選り別され、エマーソンの言葉を借りれば「粗野で、男性的で、野獣のような力を持つ者」だけが生き残り、家族を作り、武士階級を形成した。大きな名誉と大きな特権、そして健全で大きな責任を公言するようになった彼らは、すぐに共通の行動基準の必要性を感じた。特に彼らは常に戦闘者であり、それぞれの異なる氏族に属していたのでその必要性が大きかった。医師が職業上の礼儀作法によって医師間の競争を制限しているように、弁護士が礼儀作法に違反した場合に名誉裁判所に出廷するように、戦士もまた、自分たちの不徳義には、最終的な審判を下すための何らかの拠り所を持たなければならなかった。

『喧嘩を堂々とやる』と言うフェアプレーの精神！この野蛮さと子供時代の原始的な感覚には、**道徳のなんと豊饒な芽が潜んでいること**だろう。それは、すべての道徳と市民的美徳の根源ではないだろうか。私たちは、小柄な英国人トム・ブラウンが「**小さな男の子をいじめたり、大きな男の子に背を向けたりしたことの無い者という名誉を残したい**」と願う少年のような願望を、(まるで私たちがそれを卒業したかのように)微笑ましく思っている。しかし、**この願望こそが、巨大な道徳的構造を築く礎石であること**を知らない人はいないだろう。最も優しく、最も平和を愛する宗教が、この願望を支持しているとまで言うてはいけないだろうか？トムの願望は、イギリスの偉大さの大部分を築いた基盤であり、武士道がそれ以下の台座に立つものではないことを発見するのに時間はかからないだろう。クエーカー教徒が正しく証言しているように、戦いそのものが攻撃的であれ防衛的であれ、残忍で間違ったものであるとしても、私たちはドイツの思想家レッシングと同じように『**私たちの美徳がどのような欠点から生まれるかを私たちは知っている**』とすることができる。

「卑怯者」や「臆病者」であることは、健全で素朴な性質の人間にとっては、最悪の蔑称である。少年はこのような観念を持って成長する。しかし、生活の場が拡がり、その社会関係が多面的になるにつれて、初期の信念は、自らの正当化、満足、発展のために、より高い権威やより合理的淵源からの承認を求めるようになる。もし軍事制度が、より高い道徳的支持なしに単独で運営されていたとしたら、騎士道の理想はどれほど墮落したことだろう！ヨーロッパにおけるキリスト教は、騎士道について、都合の良いよ

うな解釈をしているが、それでも霊的な要素を注入した。『宗教、戦争、栄光は完璧なキリスト教騎士の3つの魂だった』とフランスの詩人ラマルティーヌは言う。

日本には武士道の源流がいくつかある。

この文章の後、新渡戸稲造は仏教と神道、儒教、特に陽明学のエッセンスを挙げ、武士道の淵源を欧米人に分かり易く説いている。

そして今回当該原稿執筆の為に調べていて、2016年5月28日の産経新聞『大人の遠足』に以下の記事が掲載されている事を知りましたので、その文章も以下に御紹介します

東京高等商船学校の流れを汲み、重要文化財の明治丸などの重厚な歴史遺産群がある東京海洋大・越中島キャンパス（東京都江東区）。そこに、ひっそりたたずむ一体の石像がある。74年前の5月、船沈没の責任を取って割腹自決した卒業生、菅源三郎・長崎丸船長（1883～1942年）。そのまなざしは、戦後の価値観の転換により忘れられた武士道精神、そして平和のありがたさを静かに語りかけている。

荘厳な石造りの1号館脇。 柔らかな目、双眼鏡を手に背筋を伸ばした姿が、木漏れ日を浴びて薄灰色に浮かび上がっていた。「コンクリートみたいな材質ですね」。OBボランティアガイドの藤田善範さん（88）が、像の表面をそっとなぞった。

建立は昭和20年1月。「立派な銅像を建てたかったでしょうが、金属供出の戦時下。物資不足のなか像が立てられるほど、国民から大変な尊敬を受けていました」。当時、旧制中学に通っていた藤田さんも感銘を受けて同じ道に進み、船長を務めたという。

貨客船でありながら、先の大戦で米国船を座礁させる功績を上げた長崎丸。船長自決の経緯は、当時の新聞などによると次の通りだ。

昭和17年5月13日、長崎港外で日本海軍が敷設した機雷に触れ沈没。船と命運をともにした菅船長は、海上に浮かび生き延びたものの、後始末を終えた1週間後に自決した。死者・行方不明者39人。海軍の不手際による事故で船長に過失なしとされたが、「それでは海員道が相立たぬ」と遺言した。海員道とは、船員の武士道という。

命をかけて職責を全うしたが、大学の史跡めぐりの案内には自決の件は書かれていない。「残念」と藤田さん。「一切の言い訳をせず、船長として全責任をわが身に負った明治の男の爽快な気構えに、感服するばかりです」

菅船長の像は、戦後も複数制作され、故郷の愛媛県・菊間には昭和30年に建立された。足を伸ばすと、瀬戸内海を見下ろす高台に堂々たる銅像が立つ。一時は雑草に覆われていたが近年顕彰の機運が高まり、昨年、慰霊祭も開かれている。

菅船長の研究に取り組む船員の渡辺伸吾さん（60）が、次女の杉山春子さん（94）

が神奈川県内で健在だと教えてくれた。

「海洋大の像が一番、面影がある。温かい雰囲気。除幕式で初めて見たとき、父にまた会えた気がした。たまに訪ねているし、像の写真も部屋に飾ってあるんですよ」と、明るい声で話す。

自決の報を聞いたとき、春子さんは東京の文化学院で美術を学んでいた。「女性が好きな道を進むことに、とても理解のある父でした」

民主的な気風も備えた人格者。戦後どれだけ活躍されたか…と思うと、惜しまれる。

「父は立派でしたが、娘としては悲しかった。あんな時代がまた来ないように見守っている。それが、あの石像なのではないでしょうか」

最後に『海の守護神 菅源三郎』の著者である宮瀬睦夫氏が書いた序文を紹介して本号の稿を閉じ、次号 Ocean 28号から、菅船長の生い立ちを含めた事績の叙述に進みたいと思います。

序文

生はやすく死は難いといふ言葉がある。人にとって生命ほど尊いものはない。誰でも一日でも永く生きてみたい情に変わりはない。しかしこの生命も義のためには鴻毛の如く軽く、櫻花の如く潔く捨てなくてはならない。捨つべき時に捨つことが出来ず、おめおめと生きているのでは死ぬるにまさる恥がある。名を尊ぶ日本人は古来潔く死んで行ったのも生き恥をさらしたくなかったからである。とはいえ死ぬほど難しいものはない。死の時を誤ればその死は犬死であってこれまた日本人の最も賤しむところである。人は死すべき時に死してこそその死が犬死とならず、永遠の光りを発するのである。大東亜戦争勃発の際、東支那海上で、米國の汽船プレシデント・ハリソン號を追跡拿捕して偉勲をたてたのは長崎丸の船長菅源三郎であった。然るにこの事があって半年とたたない昭和十七年五月十三日、不幸にして長崎丸は不慮の触雷のため長崎港外で沈没してしまった。菅船長は烈しい責任感から一切の処置を終わって後東亜海運長崎支店の一室で古武士の如く腹をかき切って自決した。国を思い妻を思い、子を思う情の一人深かった菅船長は一死以て皇國海員としての大道に殉じたのである。何といふ壮烈な最期であらう。何という美しい海員精神の登録であらう。一度この報が伝えられ、その遺書が公表せられるに及び、一億國民は老いも若きも、官も民も、ひとしく強い感激にうたれたのである。

私も亦乃木將軍の死にも譬うべき菅船長の最期に異常の感銘を受けた一人であった。新聞紙の切り抜きも丁寧に保存した。丁度とこの頃執筆中であつた青年修身公民書卷四第一課「わが國」の二節「海國日本」に入れることを決意した。幸に海務院の小野奈

良治學兄からよい資料を頂いたり種々の便宜を興へられたりして書物になったのが昭和十八年の五月であつた。かくて「皇國海員精神」の見出しの下に九頁に亘る菅船長の記事が國定教科書を飾ることになったのである。

昭和十八年五月二十日には東京高等商船校の講堂に於いて午後二時から菅船長一周年祭が菅船長頌徳會主催の下に厳かに行はれた。陸海軍大臣、逓信大臣、大政翼賛會副總裁等の弔辭が朗読せられた。教科書の記事が日本海事新聞から印刷されて来賓一同に配られたりした。私も来賓として席末に列したが何ともない感激に身のひきしまるのを禁ずることが出来なかつた。御遺族の方々にもお目にかかったがその慎ましやかさに胸をうたれると同時に、故人をしのび言うべき言葉もなかつた。盆をかしたような当日の猛雨さへ一億國民の注ぐ涙とさえ思はれたのである。

日本海員の龜鑑挺身國の權花、長崎丸の船長菅源三郎はかくて死後も尚國民に深い感激を与えているのである。しかしてその死がかくも國民に強い感銘を与えている所以は彼が職責を重んじ、正義を愛し、平素の行狀が高潔であつたからであつて、いわば三十五年の永い海員生活の間に鍛へに鍛えた日本海員魂が光を發し、花と咲いたためである。かくて官船長は皇國とともに永遠に生きて世道入心の龜鑑となつた。私は最後に、今現に菅船長と同じ精神を以て大東亜の海で活躍している雄々しい皇國海員に厚く感謝するとともに更に青少年の中から第二第三の菅船長の陸続と出現することを望んでこの序の結びとする。

昭和19年1月

補足：Wikipediaには『菅源三郎』と言う項があり、以下にその記事を掲載します。

1883年、愛媛県越智郡歌仙村（現在の菊間町）で生まれる。愛媛県の松尾尋常小学校、旧制西条中学校（現愛媛県立西条高等学校）を経て1908年に商船学校を卒業し、日本郵船に入社。その後日本郵船の外国航路の乗組船員として熱田丸、阿波丸などの乗務に就く。1916年に甲種船長免状を取得した後に三菱合資会社、近海郵船へ移籍して日華連絡航路、日台連絡航路の乗務に従事し、1939年に東亜海運に移って上海航路の乗務に就いた。

第二次世界大戦時に定期船長崎丸の船長として海軍の搜索要請に協力、揚子江河口にてアメリカの客船「プレジデント・ハリソン」を発見し、これを追跡して座礁させた。1942年5月17日に長崎丸が長崎港外で機雷に接触して沈没をする際に、菅は船長として最後まで船橋にあって指揮を取った。菅は救出され、軍側の伝達不足が原因で長崎丸側の責任は無いとされた。しかし、長崎丸の死者13名と行方不明26名という惨事の責任をとって、3日後の5月20日に東亜海運長崎支店ビルの屋上で割腹自決を遂げた。59歳没。没後の菅は今治市の厳島神社に祀られた他、母校である愛媛県立西条高等学校には胸像が、東京海洋大学海洋工学部の越中島キャンパス（東京都江東区）に石像がそれぞれ建立されている。



特定非営利活動法人 日本海洋塾
<NPO Meijimaru Memorial Academy>
事務所: 〒135-8533東京都江東区越中島2-1-6
東京海洋大学越中島会館2F
TEL: 03-6458-5272
FAX: 03-6458-5272
E-Mail: kaiyojuku5122@train.ocn.ne.jp
ホームページURL: <http://kaiyou-juku.org>